



Asamblea General

Distr. general
13 de abril de 2017
Español
Original: inglés

Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

50º período de sesiones

Viena, 3 a 21 de julio de 2017

Propuesta del Comité Marítimo Internacional acerca de una posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques

Nota de la Secretaría

Como contribución para los preparativos del 50º período de sesiones de la Comisión, el Comité Marítimo Internacional (CMI) presentó a la Secretaría una propuesta para que la CNUDMI trabajara en el futuro sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques. En el anexo de la presente nota figura el texto recibido por la Secretaría el 13 de abril de 2017.



Anexo

Propuesta de posible labor futura sobre cuestiones transfronterizas relacionadas con la venta judicial de buques enviada por el Comité Marítimo Internacional

1. Introducción

El Comité Marítimo Internacional (CMI) existe desde 1897, momento en que fue creado por varios representantes visionarios del ámbito gubernamental y empresarial que estaban decididos a tratar de lograr la uniformidad del derecho internacional en relación con el transporte marítimo. El objetivo del CMI, enunciado en el artículo 1 de su Constitución, es:

“... contribuir con todos los medios y actividades pertinentes a la unificación del derecho marítimo en todos sus aspectos. A tal fin promoverá la creación de asociaciones nacionales de derecho marítimo y cooperará con otras organizaciones internacionales”.

Más de 50 asociaciones nacionales de derecho marítimo de todo el mundo son miembros del CMI.

2. Antecedentes del proyecto sobre la venta judicial

A raíz de la presentación en 2007 de un artículo del Profesor Henry Li, de China, en que se señalaban los problemas surgidos en todo el mundo por la falta de reconocimiento en otras jurisdicciones de sentencias en que se ordenaba la venta de buques, el Consejo Ejecutivo del CMI propuso que un grupo de trabajo internacional realizara un estudio preliminar sobre las dificultades relativas a la venta judicial de buques.

3. El proyecto de instrumento internacional

El CMI comenzó su labor en este ámbito enviando a las asociaciones de derecho marítimo miembros del CMI un cuestionario detallado, cuyos resultados se examinaron en un coloquio celebrado en octubre de 2010 en Buenos Aires. Los miembros del Grupo de Trabajo Internacional resumieron las respuestas recibidas hasta ese momento por parte de 19 asociaciones de derecho marítimo. Desde entonces, el CMI ha seguido analizando el tema y ha preparado un proyecto de instrumento internacional en diversas reuniones posteriores, como la Conferencia de Beijing de 2012, la reunión de Dublín de 2013 y la Conferencia de Hamburgo de 2014, en que se finalizó y aprobó el proyecto de instrumento. La propuesta para la aprobación del texto definitivo del proyecto de instrumento internacional fue formulada por la Asociación de Derecho Marítimo de China en la Asamblea del CMI celebrada en Hamburgo en 2014. La propuesta fue respaldada con 24 aceptaciones y recibió 2 abstenciones y ningún voto en contra. Los 24 votos a favor se recibieron de las asociaciones nacionales de derecho marítimo de Alemania, la Argentina, Australia, Bélgica, el Canadá, China, Dinamarca, España, los Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, el Japón, Malta, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, los Países Bajos, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República de Corea, Suecia, Suiza y Turquía. Se abstuvieron las asociaciones nacionales de derecho marítimo del Brasil y Polonia. Durante su elaboración, el proyecto recibió un amplio apoyo de las delegaciones.

Se consideró que un instrumento internacional simple y en gran medida relativo a los procedimientos que tratara del reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras colmaría el vacío del Convenio Internacional de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, el Convenio Internacional de 1952 relativo al Embargo Preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima y el Convenio

Internacional de 1999 sobre el Embargo Preventivo de Buques, y satisfaría las necesidades comerciales del sector.

4. La prevalencia de las ventas judiciales

Si bien no se ha llevado a cabo una recopilación exhaustiva de información sobre el número de buques vendidos por vía judicial, los datos proporcionados por cuatro importantes jurisdicciones marítimas de Asia (República de Corea, China, Singapur y Japón) indican que en esos países se vendieron judicialmente más de 480 buques al año entre 2010 y 2014. De ello se desprende que el número de ventas de buques que se beneficiarían de la certeza ofrecida por el proyecto de instrumento internacional sería de muchos cientos al año.

Es evidente que cada año se venden muchos cientos de buques por medio de alguna forma adecuada de venta judicial. La causa o causas de las ventas judiciales pueden ser numerosas, pero suelen incluir el impago de deudas pendientes y las deudas del propietario del buque.

5. Titularidad exenta de todo gravamen; cambio de pabellón

Los compradores, y los compradores posteriores, deben poder adquirir la titularidad del buque vendido por vía judicial libre de todo gravamen y poder sustituir el pabellón con el que estaba inscrito antes de su venta por el pabellón del registro seleccionado por el comprador, de modo que se pueda comercializar el buque de manera adecuada sin la amenaza de retrasos y litigios costosos. Esto, a su vez, permitirá que el buque comprado se comercialice libremente y garantizará la obtención de un precio de compraventa mayor que beneficiará a todas las partes vinculadas, incluidos los acreedores (que podrían ser autoridades portuarias y otras instituciones públicas que hayan prestado servicios al propietario del buque).

Cabe destacar el importante principio jurídico de que, una vez vendido por vía judicial y salvo excepciones muy limitadas, el buque ya no debería estar sujeto a embargo preventivo por créditos nacidos antes de su venta judicial. Si los compradores y quienes los financian pierden la confianza en que previsiblemente obtendrán la titularidad exenta de todo gravamen y podrán cambiar el pabellón del buque después de comprarlo en una venta judicial, el proceso pierde atractivo y eficacia para el comprador y otros acreedores del propietario del buque que va a ser objeto de venta judicial.

La compra de buques generalmente se financia con una hipoteca naval concedida por un banco cuya principal garantía de reembolso es el propio buque. Cuando haya recibido un amplio apoyo, el instrumento internacional permitirá a los bancos conceder financiación para la compra de buques con mayor confianza en que en una venta judicial se obtendrá su valor de mercado y no el valor realizable menor que se obtiene cuando existe el riesgo, como en la actualidad, de que el buque vuelva a ser embargado por créditos anteriores a la venta judicial, y en razón de una pérdida general de confianza en la inviolabilidad del proceso.

6. Pronunciamientos judiciales

En el caso inglés “Acrux”¹, el juez Hewson confirmó que los tribunales debían reconocer “las ventas realizadas adecuadamente por Tribunales del Almirantazgo competentes, o presas marítimas, en el extranjero, pues es parte de la *comitas gentium* y contribuye al bienestar general del comercio marítimo”².

En el estudio del CMI también se destacaron varios pronunciamientos judiciales de diversas jurisdicciones en que se habían puesto de relieve las dificultades encontradas por las partes para que otro tribunal reconociera la venta judicial extranjera de un buque. En una sentencia, un tribunal canadiense llegó a decir que esa cuestión solo

¹ [1962] Vol. 1, *Lloyd's Law Reports*, pág. 405.

² *Ibid.*, pág. 409.

podía resolverse mediante un instrumento internacional que regulara la venta judicial de buques y su ejecución. Además de los casos de que se informó, hay otros muchos que no se han comunicado y algunos que no se han examinado judicialmente por completo y que son conocidos por la comunidad jurídica especializada en el ámbito marítimo.

Lo que es más importante, los tribunales de muchos países han señalado la necesidad de que se reconozca que las ventas judiciales realizadas por tribunales competentes extranjeros forman parte de la *comitas gentium* y contribuyen al bienestar general del comercio internacional.

Actualmente no hay ningún instrumento internacional que trate del reconocimiento de las ventas judiciales. Tampoco existe ninguno que proteja adecuadamente a los compradores frente a créditos anteriores ni que se ocupe de la cancelación de la inscripción de un buque en un registro nacional y su inscripción posterior con un pabellón diferente en otro registro nacional.

Dado que no hay ningún instrumento internacional relativo al reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras de buques se puede afirmar con cierta confianza que, a este respecto, el transporte marítimo no es ni seguro ni eficiente y dificulta más que promueve el comercio y la economía a nivel mundial. La necesidad de que intervengan las organizaciones intergubernamentales e internacionales ya ha sido reconocida claramente por los tribunales y los organismos marítimos nacionales e internacionales. El reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras de buques es fundamental para el derecho marítimo internacional.

Las dificultades derivadas de que un país no reconozca una orden extranjera para la venta judicial de un buque se han resumido brevemente del modo siguiente:

- 1) Es una afrenta para el tribunal y el Estado que ordenan la venta;
- 2) Constituye la negativa de ese país a respetar las sentencias de un tribunal de otro país y a cumplir una norma observada por la mayoría de las naciones del mundo;
- 3) Si otros países, u otros deudores, decidieran seguir este mal ejemplo, podría generarse una confusión en la materia que solo puede controlarse de manera eficaz con la buena fe de todas las naciones marítimas³.

El reconocimiento de las ventas judiciales a nivel internacional también se ha destacado en el caso canadiense relativo al buque "Galaxias"⁴, en el que el tribunal señaló lo siguiente:

- 1) Si bien un comprador en una venta judicial adquirirá la titularidad exenta de toda carga y gravamen de conformidad con la legislación canadiense y a pesar de que es evidente que los tribunales del Canadá desean y esperan que los tribunales y Gobiernos de otras naciones respeten sus órdenes y sentencias, especialmente en el ámbito del derecho marítimo, esta no es, sin embargo, una esfera sobre la que una jurisdicción nacional ejerza control, ni tampoco es adecuado que intente hacerlo;
- 2) Se precisa un reglamento internacional relativo a las ventas judiciales; y
- 3) A fin de promover la libre circulación del tráfico marítimo, en términos generales, los países han convenido en aplicar un conjunto uniforme de normas y leyes de derecho marítimo. Sin embargo, esto no impediría a un país ignorar o apartarse por completo y lícitamente de una práctica generalmente aceptada o una norma jurídica reconocida universalmente en asuntos de derecho marítimo o incluso un principio del derecho que pudiera haber aprobado ese país anteriormente por medio de un tratado. Esto es lo que implica precisamente la jurisdicción territorial y esta es la situación con

³ Juez Presidente Adjunto Noel, *Vrac Mar Inc. v Demetries Karamanlis et al* [1972] FC 430, pág. 434 (Canadá).

⁴ Juez Presidente Adjunto Noel, *Vrac Mar Inc. v Demetries Karamanlis et al* [1972] FC 430, pág. 434 (Canadá).

la que debemos convivir hasta que exista una autoridad internacional que ejerza una jurisdicción superior que prevalezca a nivel mundial⁵.

Al examinar órdenes de otros tribunales para la venta judicial de buques que no garantizaban la transmisión de la titularidad exenta de gravamen, el mismo tribunal señaló que los abogados especialistas en derecho marítimo y todos los legos en el ámbito del transporte marítimo que participan de alguna forma en la compra y venta de buques considerarán en todos los casos que esto reducirá en gran medida el importe que puede obtenerse de la venta judicial de buques y hace que algunos buques sean totalmente invendibles. Así, los créditos legítimos de muchos acreedores nacionales y extranjeros quedarán invalidados debido a que, en consecuencia, las ofertas presentadas en la subasta realizada por el tribunal que se ocupa del caso serán bajas.

A fin de que se acepte de manera uniforme el reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras de buques por medio de un instrumento internacional, la participación de la CNUDMI sería de gran provecho para la comunidad marítima internacional.

Se debería ofrecer la protección necesaria y adecuada a los compradores de buques en ventas judiciales limitando los recursos de que disponen las partes interesadas para impugnar la validez de la venta judicial y la posterior transmisión de la propiedad del buque.

7. Otros convenios

El Convenio Internacional de 1993 sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval no ha tenido éxito, ya que contiene disposiciones controvertidas que no resuelven los problemas relativos al reconocimiento de las ventas judiciales extranjeras y su formulación a ese respecto deniega más que otorga el reconocimiento de la venta judicial. No obstante, en la medida de lo posible, el proyecto de instrumento internacional se ha preparado de tal modo que sus disposiciones no contradigan las de ese Convenio.

Aunque el Convenio Internacional de 1952 relativo al Embargo Preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima tiene por objeto regular los créditos que se pueden ejecutar por medio del embargo preventivo de un buque, no contiene disposiciones sobre la venta judicial de buques.

En el Convenio Internacional de 1999 sobre el Embargo Preventivo de Buques se menciona la venta judicial o forzosa de buques, pero únicamente en el artículo 3.3, en que se permite, como excepción de la regla general, el embargo preventivo de un buque propiedad de una persona que no esté obligada en virtud del crédito.

8. Organización Marítima Internacional (OMI)

El CMI se dirigió por primera vez al Comité Jurídico de la OMI en vista de su anterior participación en la preparación del Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, y le presentó información en 2015 con miras a solicitar oficialmente 12 meses después que añadiera esta labor a su programa.

En junio de 2016 se hizo otra presentación. Se necesitaban dos patrocinadores y, en el período previo a la reunión del Comité Jurídico de la OMI en 2016, China y la República de Corea acordaron patrocinar la labor. El Comité Jurídico de la OMI no aceptó la propuesta de incluirla en su programa, pero dejó la opción de que se planteara de nuevo más adelante.

En ese momento, los delegados expresaron, entre otras, las siguientes opiniones: si bien se consideraba que era un tema de interés importante para el Comité, algunos delegados creyeron que se trataba de una cuestión de derecho privado y mercantil en la que, por tanto, no tenía competencia; algunas delegaciones parecían no estar dispuestas a asumir una nueva labor, aunque otras destacaron que en sus legislaciones nacionales se aceptaban las ventas judiciales extranjeras de buques y que ello

⁵ *Ibid.*, pág. 11 de la sentencia.

entrañaba muchas ventajas, en particular porque ofrecía certeza a los interesados; otras delegaciones señalaron que también era una cuestión importante para el sector portuario, dado que los embargos preventivos de buques podían afectar negativamente la eficiencia de las operaciones portuarias.

9. Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado

Después de que el Comité Jurídico de la OMI se negara a asumir este proyecto, el CMI se dirigió a la Conferencia de La Haya, que estaba trabajando en un proyecto sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias extranjeras. Algunos representantes del CMI asistieron a la reciente reunión de la Comisión Especial sobre el Reconocimiento y la Ejecución de Sentencias Extranjeras de la Conferencia de La Haya, celebrada del 16 al 24 de febrero de 2017, en la que, en nombre del CMI y por medio de una presentación, propusieron que la Comisión incluyera en su labor el proyecto de instrumento sobre la venta judicial de buques del CMI. Sin embargo, la Comisión decidió no seguir esa vía. Así pues, se invitó al CMI a que presentara un documento de información al Consejo de la Conferencia de la Haya el 15 de marzo de 2017, de modo que el Consejo, en la reunión que celebraría en 2018, pudiera examinar la inclusión del proyecto en su programa de trabajo como un nuevo tema independiente. En ese momento algunas delegaciones expresaron su opinión de que podría ser más apropiado que quien se ocupara de un tema tan abstruso y específico de un sector fuese la CNUDMI, y otras prefirieron no asumir nuevas tareas hasta que se finalizara el programa que estaban llevando a cabo. La cuestión volverá a examinarse en la reunión del Consejo de la Conferencia de La Haya en 2018.

10. Conclusión

El hecho de que los Estados no reconozcan la venta judicial de un buque ejecutada en otra jurisdicción reduce la confianza de la comunidad marítima internacional en lo que respecta al sistema de ventas judiciales. Únicamente se respaldarán, y se obtendrán valores adecuados con respecto a los buques, si los posibles compradores pueden confiar en que adquirirán la titularidad del buque exenta de toda carga y gravamen y en que podrán cancelar la inscripción del buque en su registro anterior e inscribirlo en el que el comprador elija. A partir de ahí, el comprador también debe ser capaz de comercializar el buque sin que esté sujeto a un embargo preventivo por un crédito nacido antes de su venta judicial.

El CMI ya ha trabajado con la CNUDMI, la ocasión más reciente fue la elaboración del Convenio de 2008 de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (las “Reglas de Rotterdam”). Se nombró a miembros de las asociaciones de derecho marítimo para que formaran parte de las delegaciones nacionales y pudieron prestar asistencia a la CNUDMI en la elaboración de esas Reglas, que habían sido redactadas inicialmente por el CMI. El CMI no espera que la CNUDMI apruebe automáticamente su proyecto de instrumento internacional. Le tranquiliza la cobertura “universal” de la CNUDMI por el número de Estados que participan en las negociaciones y el hecho de que sea una organización especializada en derecho internacional privado con experiencia en la elaboración de normas sobre derecho comercial y mercantil internacional.

Así pues, el CMI solicita a la CNUDMI que añada este tema a su programa de trabajo. Si la Comisión decidiera incluirlo (ya sea de manera independiente o junto con otro organismo), el CMI no seguiría adelante con las solicitudes transmitidas a la OMI y a la Conferencia de La Haya para que se ocupen de esta labor.